

Numero
2346

mm

Bellinzona
5 maggio 2021

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Giorgio Fonio
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 9 marzo 2021 n. 33.21 Stazione di Balerna: non chiudiamola per 1 anno!

Signori deputati,

nella vostra interrogazione accennate alla prevista soppressione della pensilina che sarebbe da ricondurre al declassamento della stazione di Balerna in categoria C. Inoltre segnalate che per sistemare la stazione le FFS hanno previsto di chiuderla per un anno.

Prima di entrare nel merito delle domande è opportuno illustrare il contesto di questo intervento, le modalità di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e le regole relative agli standard di dotazione delle stazioni.

L'intervento a cui fate riferimento è parte di un programma FFS più ampio denominato "Accesso alla ferrovia 2023". L'obiettivo del programma è di rendere accessibile il servizio ferroviario alle persone con mobilità ridotta entro la fine del 2023, come imposto dalla Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDis). FFS fornisce annualmente al Cantone un'informazione generale sui contenuti e sull'avanzamento di questo programma.

A partire dal 1.1.2016, con l'entrata in vigore del Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), le infrastrutture ferroviarie, anche quelle destinate al traffico regionale, sono interamente finanziate dalla Confederazione. I Cantoni contribuiscono ad alimentare il relativo fondo federale, il cosiddetto Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFerr), con contributi forfetari annui. Il nostro Cantone nel 2020 ha contribuito con oltre 16 milioni di franchi.

Dato che la Confederazione finanzia interventi sull'intero territorio nazionale, FFS ha dovuto stabilire degli standard di dotazione delle fermate regionali. Questi sono stati condivisi con l'Ufficio federale dei trasporti, che dispone dei finanziamenti federali. I costi per le dotazioni standard sono assunti dalla Confederazione, mentre le richieste aggiuntive devono essere finanziate integralmente (costruzione ed esercizio) dal richiedente.

I dettagli del progetto della stazione di Balerna sono stati resi noti nell'ambito della pubblicazione secondo la Legge sulle ferrovie che contempla anche una consultazione dei servizi cantonali. La demolizione della pensilina, al termine del ciclo di vita, è necessaria poiché in conflitto con la nuova rampa d'accesso al marciapiede centrale. Al posto della pensilina di lunghezza di circa 40 metri, che comunque copre solo parte del marciapiede centrale (per una doppia composizione TILO a sei casse è necessario un marciapiede di 220 metri), è prevista una cabina d'attesa chiusa secondo lo standard previsto per la categoria di stazione "C".

L'aspetto della chiusura della stazione durante i cantieri è stato trattato nel corso di un regolare incontro tra i servizi del Dipartimento del territorio e TILO SA. A seguito di questo incontro è stato chiesto a FFS infrastruttura di prevedere una variante meno drastica. È dunque stata trovata una soluzione soddisfacente che permette di mantenere aperta la stazione con un servizio ferroviario semiorario. Questo è assicurato da una fermata all'ora della S10, mentre alla mezzora successiva la S10 transita senza fermarsi, ma il servizio è garantito dalla S40.

Fatta questa premessa possiamo rispondere alle vostre domande.

1. Era al corrente delle intenzioni delle FFS?

Sì.

2. In caso di risposta negativa, se intende intervenire con la direzione delle FFS allo scopo di scongiurare sul nascere la chiusura della stazione e l'eliminazione della pensilina.

Come indicato in precedenza, non è più prevista una chiusura completa della stazione.

In merito alla pensilina siamo stati informati che durante un incontro di conciliazione tra Comune, FFS e UFT, quest'ultimo ha chiesto di approfondire due varianti. La prima prevede l'orientamento della rampa verso sud, comunque poco attrattivo per gli accessi al marciapiede (vedi baricentro), ma che permette di salvare gran parte della pensilina esistente, mentre la seconda preconizza di mantenere la rampa come da progetto pubblicato con l'aggiunta di una nuova pensilina, il cui costo è stimato attorno a 1 milione di franchi. Le FFS valuteranno la conformità e la fattibilità tecnica delle soluzioni proposte mentre la decisione dell'Ufficio federale dei trasporti è attesa attorno alla metà del 2021. Viste le competenze decisionali e finanziarie lo scrivente Consiglio non ritiene opportuno un intervento presso la direzione delle FFS.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 4 ore lavorative.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:


Manuele Bertoli

Il Cancelliere:


Arnoldo Coduri

Copia:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)